COURS DES CHANGES ET EFFETS PUBLICS A PARIS.

Septembre 1764.	*Du Lundi 24.*	*Mardi 25.*	*Mercredi 26.*	*Jeudi 27.*
Actions des Indes.	1055	1050	1050	1045
Emprunts de la Comp.		484		
Promeſſes de la Comp.	5 $\frac{1}{2}$.			
Actions des Fermes.	1037 $\frac{1}{2}$	1037 $\frac{1}{2}$	1037 $\frac{1}{2}$	1037 $\frac{1}{2}$
3^{e} Loterie Royale.				800
Lots de la 3^{e} Loterie.	5^{e}. t. 5. 6^{e}. 8^{e}. t. 7 $\frac{3}{4}$	5^{e}. t. 5. 8^{e}. 9^{e}. t. 7 $\frac{3}{4}$	8^{e}. 9^{e}. t. 7 $\frac{3}{4}$	6^{e}. t. 7 $\frac{3}{4}$
Duplicata de la 3^{e}.				
Amortiſſement.			I $\frac{3}{4}$	
2 ß p ℔ du Dixiéme.		2. $\frac{4000}{2000}$.	2. $\frac{4000}{2000}$.	
Annuités.	492	490	490	490
Coupons d'annuités.	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
Emprunt de 50 millions	7 $\frac{3}{4}$	8	8	8
Colonies, 1759.				
Récépiſſé des Monnoies				
Époques.	7^{e}. 8. $\frac{1}{2}$ 9^{e}. 12^{e}. 13.	4^{e}. 5. 6^{e}. 8. 7^{e}. 8 $\frac{1}{2}$.	6^{e}. 8. 7^{e} 8 $\frac{1}{2}$. 12^{e}. 13.	4^{e}. 5. 5^{e}. 7. 7^{e}. 8 $\frac{1}{2}$ 12^{e}. 13.
Canada.	26	26	26	26
CONTRATS.				
Sur la Ville.				
A 4 p $\frac{0}{0}$.				
3 p $\frac{0}{0}$ ſur les Cuirs.	54 $\frac{1}{2}$		54 $\frac{1}{2}$	
3 p $\frac{0}{0}$ ſur les Poſtes.				
Bretagne.				
Languedoc.				
Bourgogne.				
Sur le Clergé.				
Tailles. Glité de Paris.				
Tailles. de Province.				
CHANGES.				
Amſterdam.	56 $\frac{3}{8}$	56 $\frac{3}{8}$	56 $\frac{3}{8}$	56 $\frac{1}{2}$
Londres.	31	30 $\frac{7}{8}$	30 $\frac{7}{8}$	30 $\frac{7}{8}$
Hambourg.	178	178	178	178
Madrid.	15 1	15 1 6	15 1 6	15 1 6
Cadix.	14 18	14 18 6	14 18 6	14 18 6
Livourne.	94	94	94	94 $\frac{1}{4}$
Lyon, *Août*	$\frac{1}{8}$ Bc^{e}.	$\frac{1}{8}$ Bc^{e}.	$\frac{1}{8}$ Bc^{e}.	$\frac{1}{8}$ Bc^{e}.

AVIS.

Cette Gazette paroît deux fois par ſemaine, le Mardi & le Samedi : on y inſere gratis *tous les Avis relatifs au Commerce. L'abonnement eſt de 24 ℔ par année qui ſe payent d'avance. Il faut s'adreſſer pour le tout au Sieur* DUFRESNE, *Directeur général, au Bureau rue Monmartre. On prie d'affranchir le prix des abonnemens & des ports de lettres.*

Les perſonnes qui ne voudront point s'abonner, pourront les envoyer chercher au Bureau, à raiſon de 5 ſols la f^{e}uille, contenant huit pages.

A PARIS, de l'Imprimerie de KNAPEN, au bas du Pont S. Michel. 1764.

GAZETTE DU COMMERCE.

ANNÉE 1764. Du Mardi 25 Septembre.

Suite du Requisitoire de M. de la Chalotais.

Ce Magistrat continuant à s'exprimer avec la même profondeur, dit,

La France bien cultivée ne peut jamais redouter la supériorité des autres Nations en aucun genre; & elle seroit trop heureuse si par des réglemens prohibitifs elle neût pas fermé elle-même la porte au travail & à l'industrie de ses habitans. Le temps viendra peut-être où chaque Nation réduite aux exportations de son cru, ne vaudra qu'en raison de l'étendue, de la fertilité de son sol & de sa situation; la France à tous ces égards a les plus grands avantages: elle porte du bled à l'équivalent des pays les plus fertiles; souvent elle en porte pour une année & demie, quelquefois pour deux ans; & elle craint toujours d'en manquer. Il est inconséquent de craindre que dans des années de disette, c'est-à-dire de cherté, on fasse sortir le bled pour le vendre dans des lieux où il seroit abondant & à meilleur marché: la crainte ne seroit fondée que dans le cas où la disette affligeroit l'Europe entiere. La facilité d'un commerce libre est le reméde pour la disette comme pour la trop grande abondance des denrées; elles se portent le plus naturellement où elles sont le plus demandées.

La liberté de l'exportation va lever les barrierres qu'avoit posées une gêne qui attaque les fondemens de la société. Il ne sera plus défendu aux Citoyens de jouir du fruit de leurs travaux. Le bled ne sera plus une marchandise prohibée ou de contrebande. Nous pouvons nous livrer à l'espérance flateuse de voir renaître l'abondance, & par une suite nécessaire, un commerce floriſſant qui suit toujours l'abondance des denrées.

Faut-il en dire davantage, Messieurs, pour établir la confiance & la tranquillité. Quand on a des principes certains, on ne doit jamais craindre d'en tirer des conséquences justes.

Des objets d'une aussi grande étendue qui tendent à augmenter les revenus du Roi & de la Nation, ne se réduisent pas, comme on voit, à la fourniture du pain dans les marchés. Cette fourniture, quoiqu'essentielle, n'est qu'une branche de l'économie nationale dont le commerce des bleds est l'agent & le moteur général, parce qu'il imprime le mouvement à l'achat & à la vente de tout le reste; cependant comme c'est un des points les plus importans de la législation & celui qui fait le plus d'impression sur l'esprit des peuples, il est juste de les rassurer à cet égard, & de prévenir les terreurs.

Il doit y avoir une proportion constante entre le prix du bled & celui du pain. Il y a plusieurs Villes de la Province où il il n'y en a point, du moins où elle n'est ni assez connue, ni exactement observée. Dans quelques'unes le prix du bled est d'un sol & de quinze deniers la ℔: & le prix du pain est de 2 ou 3 ou de 4 ß: prix exorbitant qui provient de l'ignorance ou du monopole des Boulangers. S'il y avoit une bonne administration de Police, il ne seroit pas impossible que

le prix du bled hauſſât dans le Royaume, & que le prix du pain diminuât ; bénéfice immenſe pour les peuples dont le profit preſque entier ſeroit en faveur du cultivateur. Il manque un tarif public qui exprime quelle doit être la valeur du pain relativement à celle du ſeptier de bled.

Il y a déjà du temps, MESSIEURS, que je me ſuis occupé de cet objet ; & j'eſpere vous mettre bientôt ſous les yeux des Procès verbaux faits avec la plus grande exactitude à l'Hôpital général de Paris & à Valenciennes, & une inſtruction pour les Boulangers fondée ſur des expériences aſſurées. Je vous propoſerai un tarif en conſéquence de ces utiles opérations.

Il me reſte à vous parler des reſtrictions appoſées par l'Edit à la libre exportation.

Nous euſſions ſouhaité que la liberté fût entiere & indéfinie dans tous les Ports, qu'il n'y eût aucune limitation qui reſtraignît cette liberté ; que l'exportation fût exempte de tous droits, parce que la liberté ſeule peut étendre & ſoutenir le commerce des denrées & favoriſer la conſommation ; parce que la moindre gêne en arrête le cours ; parce que les plus petits droits ſur les ventes ou ſur les achats (car cela eſt égal) eſt un impôt qui en fait tarrir la ſource ; parce qu'enfin l'augmentation des frais de tranſport fait perdre à la Nation des revenus conſidérables & détruit néceſſairement ſa concurrence avec les autres Nations.

Cependant je n'ai garde de conſidérer ces reſtrictions ni même les droits contenus dans l'Edit, comme des diſpoſitions Fiſcales ; il porte trop de marques de la bienfaiſance du Roi & de ſon amour pour ſes peuples. Convaincu de la vérité des principes qui y ſont établis avec tant de force & de nobleſſe, il a déféré à des craintes populaires qui, bien que peu fondées, ſont naturelles à l'indigence. Il a penſé peut-être que des préjugés enracinés par une longue habitude, devoient plutôt être détruits par l'expérience que par l'autorité.

C'eſt donc entrer dans ces vues que de lui faire à cet égard les Repréſentations qui ſont du bien de l'Etat.

Pour ne laiſſer aucune inquiétude à ceux qui ne ſentiroient pas aſſez les avantages que doit procurer la liberté du commerce, Sa Majeſté a jugé à propos de fixer un prix, au-delà duquel toute exportation hors du Royaume ſeroit interdite. Il eſt porté à la ſomme de 12 ℔ 10 ß le quintal par l'Art. VI de l'Edit, & il eſt ordonné que lorſque ce prix ſe ſera ſoutenu dans le même lieu pendant trois jours de marchés conſécutifs, la liberté ſera ſuſpendue de plein droit dans ce lieu, & que pour la rétablir on ſera tenu de s'adreſſer au Miniſtre des Finances. Il n'y a aucun inconvénient à la fixation de 12 ℔ 10 ß, comme on a vu par le prix des grains du marché commun de l'Europe : mais n'eſt-il pas à craindre que par des manœuvres particulieres quelques perſonnes avides ne ſurhauſſent pendant quelques jours le prix des grains, afin de faire fermer un Port & de profiter de l'aviliſſement du prix qui ſuivroit néceſſairement la prohibition. Il paroîtroit donc juſte, pour empêcher le monopole, que la ſortie étant interdite de plein droit lorſque le prix ſe ſera ſoutenu à 30 ℔ le ſeptier, ou, ce qui eſt la même choſe à 12 ℔ 10 ß le quintal pendant trois marchés conſécutifs, elle fût auſſi rétablie de plein droit lorſque pendant trois marchés, le prix du ſeptier ſeroit au-deſſous.

Je conviens qu'en bornant le nombre des Ports, on a enviſagé l'avantage d'avoir des Etats réguliers de l'Importation & de l'Exportation. Mais on me permettra de remarquer d'un autre côté que cette fixation met des bornes aux bonnes intentions de Sa Majeſté, & qu'elle eſt même contraire à l'eſprit de l'Edit ; car les principes qui y ſont établis ſont vrais par tout, ou ils ne le ſont nulle part. Fixer un certain nombre de Ports, c'eſt favoriſer une petite portion des Sujets aux dépens de l'autre, & préjudicier à la plus grande partie. Il paroîtroit plus naturel que l'exportation fût permiſe indiſtinctement par tous les Ports, du moins par tous ceux où il ſe trouve des Commis en état de tenir des regiſtres des entrées & des ſorties.

On peut aſſurer d'ailleurs que le nombre de 27 Ports pour toute la France eſt trop peu conſidérable, que ſix Ports pour la Bretagne ne ſont pas ſuffiſans : l'Art. IV en a fixé 8 pour la Normandie,

dont les côtes ne ſont pas ſi étendues.

Depuis St. Malo juſqu'à Morlaix il y a 40 ou 45 lieues de côtes ſans déſignation de Ports : elles comprennent les Evêchés de St. Malo, de St. Brieuc & de Treguier, contrées auſſi abondantes en bled qu'aucune autre de la Province. On y trouve les Ports de LEGUAY ou de St. BRIEUC, de BINIC, de PONTRIEUX, de TREGUIER & de LANNION. De Morlaix à Breſt 18 ou 20 lieues de côtes où il n'y a aucun Port marqué. De Breſt au Port-Louis 25 ou 30 lieues de côtes, où l'on auroit pu déſigner AUDIERNE, QUIMPER, PONT-LABBÉ, PONT D'AVOINE, CONCARNEAU, &c. d'où il ſe tire beaucoup de grains. De même HENNEBOND & AURAY entre le Port-Louis & Vanne. Le CROISIC, REDON, &c. entre Vannes & Nantes. Tous ces lieux ſont fertiles en bleds; & ſi l'on n'a pour objet que d'avoir des déclarations, il y a dans tous ces Ports, même les plus petits, des Commis aux Ports & Havres, des Commis aux Devoirs ou des Controlleurs qui pourroient recevoir les déclarations & les droits; tenir regiſtre des importations & des exportations.

Si l'on dit que de ces Ports les Commerçans pourront tranſporter dans ceux qui ſont indiqués; outre que c'eſt une augmentation conſidérable de frais, des riſques pour les Bâtimens & néceſſairement une diminution du prix des denrées; ce ſera un ſujet de chicanes & d'incidens de la part des Commis, ſur la quantité & la qualité des grains, des graines, &c. pour les acquits à caution, & conſéquemment des embarras dans le commerce.

Faudra-t-il par exemple de Paimbœuf qui eſt à l'entrée de la Loire, remonter cette riviere juſqu'à Nantes pour faire ſa déclaration ? Ou le Commis de Nantes ſe contentera-t-il de celle qui auroit été faite à Paimbœuf.

J'ajoute que la liberté de ſortir par tous les Ports favoriſeroit la navigation Françoiſe, qui paroît être un des objets que Sa Majeſté s'eſt propoſé; car il en réſulteroit une augmentation de navigation de terre à terre & de Port à Port. On ſçait que le cabotage eſt l'école & la pépiniere des Matelots.

Il eſt vrai qu'afin de favoriſer cette navigation l'Edit aſſure aux Vaiſſeaux & aux équipages François excluſivement à tous autres le tranſport des grains : mais pour profiter de cette faculté nous n'avons peut-être ni aſſez de Bâtimens, ni aſſez de Matelots. Perſonne n'ignore que le prix du fret eſt plus conſidérable en France que chez pluſieurs Nations. On croit donc qu'il ſeroit à propos de demander à Sa Majeſté la permiſſion de ſe ſervir de tous Vaiſſeaux indiſtinctement au moins pendant deux ou trois ans.

Quant aux droits établis par l'article 7, quoiqu'ils n'ayent pour objet que d'inſtruire exactement de la quantité du bled qui entreroit dans le Royaume & de celle qui en ſortiroit, la différence d'un pour cent du droit d'entrée ſur le froment & de trois pour cent des ſeigles & autres menus grains, peut paroître extraordinaire, en ce que dans les années de diſette qui ſeroient les ſeules où les entrées auroient lieu, cette différence tourneroit au déſavantage des pauvres qui la plupart ne vivent que de ſeigle. Enfin, l'émolument qui peut provenir de tous ces droits eſt ſi peu conſidérable pour les finances de Sa Majeſté, & le dommage qui en réſulte pour ſes Sujets eſt ſi grand, par les diminutions immenſes ſur la totalité du prix des grains du Royaume, qu'on eſt perſuadé que Sa Majeſté voudra bien les ſupprimer; en tout cas les modérer & ordonner qu'ils ne pourront jamais être augmentés ſous quelque prétexte que ce ſoit.

J'ai cru, MESSIEURS, ces repréſentations néceſſaires : elles n'ont pour but que de remplir les vues de *Sa Majeſté*; & elles ne tendent qu'à favoriſer notre concurrence avec les autres Nations dans le commerce des bleds; mais nous ne devons pas nous flatter de l'obtenir ſitôt, tandis que les droits quoique modiques, les entraves que nous attachons au commerce, la culture peu abondante, feront naître le découragement, & que nos voiſins donneront des encouragemens pour exporter.

PASSAGE DU SUND.

Le premier Septembre, le Navire du Capitaine *Wipke*, *Dirks Flapper*, de Vrieſland, allant d'Oléron à Ooſtzee, chargé de ſel; — le 3 dudit mois, le Navire du

Capitaine *Frike Pieter Jaeger*, d'Amſterdam, allant de Wibourg à Rochefort, chargé de planches; — le 4, le Navire du Capitaine *John Brad*, de Linn, venant de St. Martin.

DE LISBONNE, *le* 28 *Août* 1764.

Il eſt entré dans ce Port du 19 au 26 Août, 16 Vaiſſeaux Anglois; ſçavoir, un Paquebot de Falmouth; — 5 de Londres avec du bled, du cuivre, de la farine & de l'orge; — 4 de Portſmouth, avec du bled & de la farine; — un des Dunes avec du bled; — un de Linn avec du bled; — 2 de Caen, l'un avec du bled & l'autre avec de l'orge; — 1 de Kingſale avec du beurre, & un de Briſtol avec du cuivre, des bouteilles & des marchandiſes.

NAVIRES DANOIS.

Il n'eſt entré que 2 Navires Danois, venant de Memel, avec du bois.

NAVIRES FRANÇOIS.

Les trois Vaiſſeaux François arrivés ici, venoient l'un du Havre de Grace avec de l'avoine; — le ſecond de Nantes, avec des marchandiſes, & le troiſiéme de Bordeaux avec du bled.

NAVIRES HOLLANDOIS.

De cinq Navires Hollandois venus ici, le premier étoit parti de Vigo en left; mais les 4 autres ont apporté du bled, l'un de St. Valery, l'autre de Bordeaux, le trroiſiéme d'Amſterdam, & le dernier de l'Iſle de St. Michel.

NAVIRES SUÉDOIS.

Il eſt entré 4 Vaiſſeaux Suédois, 2 de Stockholm, dont la cargaiſon conſiſtoit en fer, acier & bois; — 1 de Loviſa avec du bois & du gaudron; & un venant de Norkoping, chargé de bois.

Le 25 Août il y avoit au Port de Liſbonde 62 Navires étrangers; ſçavoir, 35 Anglois, 3 Danois, 1 Eſpagnol, 6 François, 14 Hollandois & 3 Suédois.

PRIX *des grains à Liſbonne le* 28 *Août.*

Bled de Sicile, 600 *reis l'alqueire*, s'il y en avoit; — bled de Bordeaux & d'Angleterre, 440 à 460 *reis*; bled de Bretagne Anglois, 400 à 420 *reis*; — bled de l'Amérique, appellé en Portugais PALINHAS, de 360 à 380 *reis*; — bled de la Baltique, auſſi nommé PALINHAS, de 300 à 340 *reis*; — bled du Pays, 520 à 560 *reis*; — orge du Pays, 300 *reis*; — orge de l'Etranger, 260 *reis*.

COURS *des changes le* 28 *Août.*

Amſterdam à 2 uſances, 2 mois, 48 $\frac{1}{4}$ g^{r}.; — Londres à 30 jours de vue, 66 $\frac{7}{8}$; Gênes à uſance de 3 mois, 720; — Livourne à uſance de 3 mois, 730; — Paris à 60 jours de date, 460.

SUITE *du Mémoire ſur les meſures qui ſont en uſage dans le commerce.*

BREMEN.

La meſure de longueur dans la Ville de Bremen eſt l'ELL, ſon étendue eſt égale à celle de Cologne dont nous parlerons dans le paragraphe ſuivant; — le pied de Bremen eſt égal à celui d'Amſterdam.

COLOGNE.

On ſe ſert auſſi de l'ELL à Cologne, il en faut 100 pour égaler 80 *covados* de Portugal, & 173 $\frac{1}{2}$ de ces derniers, pour correſpondre à 100 *aunes* de Paris.

DE BAYONNE, *le* 15 *Septembre* 1764.

Le 10 du courant, le Capitaine *Laſſalle* eſt ſorti de ce Port avec une cargaiſon de réſine & de brai pour Nantes; — le même jour, les Navires des Capitaines *Laſſalle & Chavigny*, ſont partis pour le Cap François, chargés de vin, de farines & autres marchandiſes.

L'on apprend par des lettres de Miquelon, Iſle de Terre-neuve, que la pêche de la morue a été très-mauvaiſe pendant le mois de Juillet, que les Vaiſſeaux de ce Port, ainſi que ceux de St. Jean-de-Luz, n'avoient rien fait à l'exception d'une Goelette qui en avoit pris environ 1000 *quintaux*. Si cette pêche n'a pas eu plus de ſuccès depuis, il eſt à préſumer que les Armateurs perdront beaucoup.

Le Navire le St. *Felix*, Capitaine *Lafuente*, allant de Bordeaux aux Iſles a fait rencontre d'un Navire Saletin de 20 canons qui lui a donné la chaſſe pendant 10 heures, il a évité d'être pris par ce Corſaire par ſa bonne manœuvre & ſa

prompte marche, après avoir cependant jetté partie de ſes marchandiſes à la mer.

Prix des marchandiſes qui ont varié.

Cacao des Caraques, 30 ß la ℔; — cacao de Maragnan, 16 ß; — poivre, 26 ß 3 ₰; — canelle, 11 ℍ; — cire jaune, 35 ß.

Froment à Bayonne, 5 ℍ 10 ß; — à Peyrehourade & à Habas, 5 ℍ 12 ß; — bled d'Inde, 4 ℍ 8 ß la *conque*, peſant 65 ℔ *poids de marc.*

Les piaſtres valent 48 ℍ 8 ß le *marc*; les piaſtres d'or effectif, 19 ℍ 8 ß la *piéce.*

DE BORDEAUX, *le* 15 *Septembre* 1764.

PRIX *de quelques marchandiſes des Iſles au cent qui ont varié.*

Sucre brut de la Martinique, 24 à 25 ℍ; gingembre gris, 27 à 30 ℍ; — fer aſſorti de Suéde 130 ℔ le *barril.*

MARCHANDISES *à la livre.*

Indigo marchand, 5 ℍ 5 ß; — inférieur, 4 ℍ 10 ß; — cacao des Caraques, 1 ℍ 15 ß; — de la Martinique, 13 ß 6 ₰ à 14 ß.

Cours des grains & eaux-de-vie.

Froment, 9 à 11 ℍ; — ſeigle du Pays, 6 ℍ 10 ß le *boiſſeau* peſant 120 ℔; — eau-de-vie, 90 ℍ les 32 *veltes.*

Le Parlement vient de rendre un Arrêt portant défenſe de fabriquer des eaux-de-vie avec toute autre choſe que le vin, & ordonne d'en conſtruire les futailles & douvelles d'une égale épaiſſeur.

ARRIVÉE DE NAVIRES.

Il eſt entré dans ce Port les 7 & 13 Septembre, les Navires le FRANÇOIS, de Bordeaux, de 400 tonneaux, Capitaine M. le *Chevallier Dequeux*, venant du Port au Prince; — le VICOMTE DE BELZUNCE, du Cap, de 200 tonneaux, Capitaine le *Sr. Maſſieu*, venant des Cayes, chargés de 651 barriques, 33 tierçons, 5 quarts, 1 barril, 3 ancres de ſucre brut; — de 96 barriques, 23 quarts, 1 barril de ſucre terré; — d'un boucaud, 14 barriques, 70 quarts, 24 ſacs, 1 barril, 1 ancre de caffé; — de 15 caves de ſirop; — de 12 barrils, 2 ancres, 2 boîtes, 1 pot de confitures; — d'un grenier de bois de Campêche; — d'un grenier de caneſice; — de 9 madriers de bois d'Acajou; — de 42 balles, 235 ballots, 1 matelas de coton; — le Navire le St. ESPRIT, de St. Malo, de 160 tonneaux Capitaine le Sr. *Chauchart de la Vicomté*, & l'OLIMPIE, de la Martinique, de 100 tonneaux, Capitaine le Sr. *Lamure*, venant tous deux de la Martinique, chargés de 63 barriques de ſucre brut; — de 2 barriques de ſucre tête; de 342 barriques, 14 tierçons, 7 quarts, 2 barrils de ſucre terré; — de 125 barriques, 160 tierçons, 132 quarts, 67 ſacs 3 barrils de caffé; — de 2 barriques, 3 tierçons, 56 quarts, 23 ſacs de cacao; — de 3 caiſſons, un paquet, 1 malle de pâte de cacao; — de 26 barrils, 11 caves, 1 caiſſon de confiture; — de 12 caves, 1 cannevette, 2 caiſſons de ſirop; — de 8 caiſſes, 5 caiſſons de liqueurs; — de 2 caiſſes de vin d'orange; — de 400 côtés de cuirs tannés; — de 4 balles, 1 ballot, 1 matelas de coton; — d'un caiſſon d'huile de palma-chriſti; — d'un pot de tabarin; — de 80 petits chaudrons de cuivre. Les piaſtres gourdes valent à Bordeaux 5 ℍ 5 ß à 5 ℍ 6 ß la *piéce*; les Portugaiſes, 41 ℍ 10 ß; — les quadruples, 90 ℍ ſelon le poids.

DE LA ROCHELLE *le* 15 *Septembre* 1764.

Il n'y a point de variation dans les prix de nos denrées de l'Amérique. On apprend par des lettres du Port au Prince, que le Navire la *Suzanne Marguerite*, de ce Port, commandé par le *ſieur Meſnier*, y étoit arrivé de la côte de Guinée avec 306 têtes de Noirs. Le Navire le *Meſſager du Cap*, Capitaine *Foucher*, venant du Cap en 67 jours de traverſée, vient d'arriver dans nos rades. Les piaſtres valent 5 ℍ 5 ß 3 ₰ la *piéce.*

Le 11 Septembre le froment nouveau a été vendu au marché de Marans, 156 à 160 ℍ le tonneau peſant 2200 ℔; — le ſeigle, 106 ℍ; — l'orge, 95 à 100 ℍ; l'avoine, 60 ℍ.

DE NANTES, *le* 15 *Septembre* 1764.

ARRIVÉE *de Navires.*

Il eſt entré dans ce Port le Navire le St. J. BAPTISTE, de 300 tonneaux, Armateur M. de *Luynes*, Capitaine le S. *Pierre*

le Ray, venant du Port au Prince; & le Navire la JULIE, de 300 tonneaux, Armateur M. *Balan*, Capitaine le Sr. *Labarre Prouſt*, venant de Leogane & de St. Marc, chargés de 894 barriques, 48 quarts, 1 ancre de ſucre brut, terré & tête; — de 9 futailles, 10 barriques, 12 tierçons, 3 quarts, 3 ancres, une petite caiſſe d'indigo; — de 3 futailles 11 barriques, 1 tierçon 171 quarts, 3 ſacs, 1 ſachet de caffé; — de 152 balles, 87 ballots de coton; — de 57 cuirs ſecs en poil; — de 4 barriques, 1 quart de graine de bois d'Inde; — de 6 barriques, 8 quarts de cacao; d'une partie de confitures, de ſirop de fruits à l'eau-de-vie & d'ananas.

On vient d'apprendre à l'inſtant l'arrivée de Navire le THÉOPHILE à Mindin; ce Navire vient du Cap St. Domingue.

NAVIRES *en chargement.*

Le Navire le St. JEAN, de 130 tonneaux, Armateur M. *Montaudouin*, Capitaine le S. *Lemoyne*, eſt en charge pour la Guadaloupe.

☞ L'ELISABETH, de 120 tonneaux, Armateur M. *Piveteau*, Capitaine le Sr. *Latouche*, eſt en charge pour le Fort Dauphin.

☞ Le PRINCE SAUVAGE, Armateur M. *Cadon*, Capitaine le Sr. *Bellingé*, eſt en charge pour St. Domingue.

☞ Le MERCURE, de 300 tonneaux, Armateur M. *Daréche*, Capitaine le Sr. *Caſſemuze*, eſt en charge pour St. Domingue.

On apprend de Nantes par une lettre du 17 Septembre, que les vents s'étant tournés à l'oueſt, ont fait entrer à Pimbœuf 10 Navires venant des Colonies; ſçavoir, *le Theophile, la Gloire, le Jean Bernard, le Chartron, le Croiſſant, la Silphide, le Pitre, l'Amazonne, la Marianne & la Catherine.*

On mande auſſi que le bruit ſe répand qu'un Navire François à 3 mâts avoit été pris & amariné ſur le banc de Terre-Neuve par un Navire portant pavillon Anglois, & que l'on ſoupçonne être pirate.

DU HAVRE, *le 19 Septembre 1764.*

Les chargemens des Navires les *deux Amis* & de *l'aimable Marthe*, venant du Cap, dont l'arrivée a été annoncée dans la derniere Gazette, conſiſtent en 137 barriques, 2 quarts de ſucre brut; — 225 barriques, 7 tierçons, 7 quarts, 4 ancres de ſucre terré; — 58 boucauds, 58 barriques, 13 tierçons, 183 quarts, 225 ſacs de caffé; — 34 barriques, 14 tierçons, 34 quarts, 4 ancres d'indigo, — 152 balles, 8 ballots, 22 ballotins de coton, 4 quarts de cacao 83 billes de bois de gayac, 15 dents de morphil; — 4 madriers de bois d'Acajou; — 45 barrils de citrons confits; 3 barrils de confitures; — 56 caiſſes de liqueurs; — 5 caiſſes 35 caves de ſirop.

Il eſt auſſi entré dans ce Port le 17 & le 18 Septembre, le Navire le *Grand Henry*, Capitaine J. *Leſage*, & le Navire la *Paix*, Capitaine M. *Bougourd*, venant de la Guadaloupe, chargés de 474 barriques, 8 tierçons, 24 quarts de ſucre terré; — de 75 barriques, 35 tierçons, 167 quarts 444 ſacs de caffé; — de 347 balles & ballots de coton; — de 8 caiſſes & 4 caves de ſirops; — de 6 barrils de confitures; — le Navire le *Marin*, Capitaine *Acher*, venant de Cadix, chargé de 6 ſurons de cochenille; — d'une caiſſe de cacao & de quelques barrils de vin; — le Senau la *Ducheſſe de Mazarin*, Capitaine *François Perrée*, venant de Marſeille, chargé de 859 demi-caiſſes, 84 caiſſes, 24 tierces de caiſſes 37 tambours de ſavon; — de 4 tonneaux, 6 pieces d'huile; — de 60 balles de coton en laine; — d'une balle de coton filé; — de 596 buches de bois de violette; — de 4 ſacs de galles; — de 28 caiſſes de pierres à faulx; — d'une balle de pierre-ponce; de 15 caiſſes de manne; — d'un barril, 2 balles de fleur de ſouffre; — de 3 barriques, 2 caiſſes de ſouffre; de 3 barriques de jus de limon; — de 9 caiſſes d'eau de fleur d'orange; — de 5 caiſſes de vin; d'un ballot de ſang de dragon; — de 12 caiſſes de fayance.

Il eſt ſorti de ce Port le 17 du courant, le Smac Hollandois les *trois Sœurs*; Capitaine *Jan Evers Ketelaar*, allant à Hambourg, chargé de ſucre & de caffé.

DE ROUEN *le 17 Septembre 1764.*

PRIX *des marchandiſes qui ont varié.*

Brai de Suéde en chêne, ſans bonde, 35 ℔ le *barril*; — gaudron, 19 à 20 ℔ la *flute*; — cochenille meſteque, 20 à 21 ℔ la ℔; — indigo de St. Domingue bleu & violet, 8 ℔ 10 ß à 9 ℔; — indigo mélan-

gé de cuivre, 7 ℔ 10 ß à 8 ℔; — poivre noir d'Hollande, 1 ℔ 13 ß la ℔; — toiles écrues, fleurets, blancards, 160 ℔; — d° blanches, 166 ℔.

Prix des grains.

Le meilleur bled froment a été vendu pendant les marchés des 7, 10, 12 & 14 Septembre, 8 ℔ 10 ß la *mine*, peſant 140 ℔ *poids de marc*; — celui de ſeconde *qualité*, — 8 ℔; — le petit bled froment, 7 ℔ 5 ß; — le bled champart, 6 ℔ 15 ß; le bon méteil, 6 ℔; — le petit méteil, 5 ℔; — le ſeigle, 3 ℔ 15 ß; l'orge, 5 ℔; la bonne avoine, 6 ℔ 15 ß; — la petite avoine, 6 ℔.

Il eſt ſorti du Port de Rouen du 8 au 15 Septembre, le Navire la *nouvelle Eſpérance*, Capitaine *Pieter Derks*, allant au Sund rade de Copenhague & de Dantzic; — le *Joſt & Alida*, Capitaine *Cornelis Boezaard*, allant à Hambourg; — les *quatre ſœurs*, Capitaine *Anne Hettes*, allant à Amſterdam; — le Capitaine *Robert Vaſſe*, allant à Londres, chargés de 106 caiſſes de meubles; — de 32 caiſſes, 1 tonneau de mercerie & de clinquaillerie; de 4 demi-muids & 9, 979 bouteilles de vin; — de 273 ℔ de poil de lapin; — de 3, 441 ℔ de ſiamoiſe & de gingas; — de 745 ℔ de toile de lin; — de 200 chapeaux de demi-caſtor; — de 3 caiſſes de modes; de 1, 035 ℔ d'étoffe de laine, de 3 caiſſes de ſoieries en rubans & dentelles; — de 550 ℔ de glaces brutes; — de 921 ℔ d'étoffe au quart & au ſixiéme de ſoie; de 8 piéces de drap de Sédan; — d'une malle de bas de ſoie; — d'un barril d'huile d'olive; — de 895 ℔ de confitures; — de 196 ℔ de fruits à l'eau-de-vie; — de 7, 765 ℔ de fayance; — de 170 ℔ de beurre; — de 4 demi gonnes de bierre; — de 2 tables de marbre; — de 2 ballots de ſafran; — de 2 barrils d'oignons de fleurs; de 2 caiſſes de gants de peaux & de tabatieres de carton; — d'une caiſſe de fleurs artificielles; de 6 caiſſes de luſtres; — de 72 bouteilles d'eau de méliſſe; — de 3 paniers 1 caiſſe de liqueurs; — de 3, 600 ℔ de laine d'Eſpagne; — de 850 ℔ d'indigo; de 50 ℔ de corde de boyaux; — de 138 douzaines de peignes de buis; — de 20 piéces de toile cirée; — de 3 caroſſes & leurs trains; — de 29 muids de terre à pot; de 8 mannes de chardon; — de 70 paniers de verres à vitres; — de 10 *monts* de plâtre; — de 1, 803 bottes de vaudes & de 400 moulages de France.

De S. Valery, *le* 16 *Septembre* 1764.

Il eſt entré dans ce Port pendant les 15 premiers jours de ce mois, les Navires la *Marie Suzanne*, Cap. *L. Porre*, venant du Havre, chargé d'huile & de ſavon; le *jeune Prince*, Capitaine *P. Swerd*, venant d'Amſterdam, chargé de cendres & d'azur; — le St. *François*, Capitaine *D. Leroux*, venant de Dieppe, chargé de gaudron; — le *Marquis de Gamache*, Capitaine *Jacques Blavet*, venant de la Rochelle, chargé d'eau-de-vie; — l'*Eſpérance*, Capitaine *J. B. Pointefer*, venant de Caen chargé d'aigre, de papier & de beurre; — la *Cecile Anne*, Capitaine J. C. *Kuiper*, venant de Roterdam, chargé de poivre de colle & d'azur; le St. *Joſeph*, Capitaine *Hervet*, venant de Seudres, chargé de ſel.

De Beſançon *le* 17 *Septembre* 1764.

Le Froment a été vendu aux marchés de Beſançon tenus pendant la premiere quinzaine du mois de Septembre, 11 ℔ 10 ß au ſac du poids de 200 ℔; l'avoine au ſac du poids de 100 ℔, 4 ℔ 2 ß 4 d.

AVIS.

Le Sr. Jacques Lafaveur, de Montpellier, Marchand Diſtilateur, depuis long temps connu pour l'excellence de toutes ſortes de liqueurs fines, ſirops, eſprit, eau de ſenteur, &c. donne avis au public qu'il eſt venu s'établir à Paris, & que ſon magaſin eſt rue *de la vieille monnoie à la Ville de Montpellier*. Comme beaucoup de perſonnes ſe ſervent de ſon nom pour les étiquettes qu'elles mettent ſur leurs bouteilles, il invite tous ceux qui ne voudront pas être abuſés ſur cet article, d'envoyer directement à ſon magaſin, & l'on connoîtra facilement la différence de ſes diſtilations à ce qui ſe vend comme venant de ſa compoſition.

COURS DES CHANGES ET EFFETS PUBLICS A PARIS.

Septembre 1764.	*Du Vendredi 21.*	*Du Samedi 22.*
Actions des Indes.		1050
Emprunts de la Compagnie.		483
Promeſſes de la Compagnie.		
Actions des Fermes.		1035
Troiſiéme Loterie Royale.		804
Lots de la troiſiéme Loterie.		5^e. t. 5. 8^e. 9^e. 7 ¾
Duplicata de la troiſiéme.		
Amortiſſement.		
Deux ſols pour livre du Dixiéme.		1 ½
Annuités.		
Coupons d'Annuités.		97 ½
Emprunt de 50 millions.		7 ½
Colonies, 1759.		8
Récépiſſé des Monnoies.		
Époques.		10^e. à 12^e. 13
Canada		
CONTRATS.	FESTE.	
Sur la Ville.		
A 4 p ℅		
A 3 p ℅ ſur les Cuirs.		54 ½
A 3 p ℅ ſur les Poſtes.		
Bretagne.		
Languedoc.		
Bourgogne.		
Sur le Clergé.		
Tailles { Généralité de Paris.		
Tailles { Généralité de Province.		
CHANGES.		
Amſterdam.		56 ⅜
Londres.		31
Hambourg.		178 ¼
Madrid.		15 1
Cadix.		14 18
Livourne.		93 ¾
Lyon, *Août.*		au pair

AVIS.

Cette Gazette paroît deux fois par ſemaine, le Mardi & le Samedi : on y inſere gratis *tous les Avis relatifs au Commerce. L'abonnement eſt de 24 ℔ par année. Il faut s'adreſſer pour le tout au Sieur* DUFRESNE, *Directeur général, au Bureau rue Montmartre. On prie d'affranchir le prix des abonnemens & des ports de lettres.*

Les perſonnes qui ne voudront point s'abonner, pourront les envoyer chercher au Bureau, à raiſon de 5 ſols la feuille, contenant 8 *pages.*

A PARIS, de l'Imprimerie de KNAPEN, au bas du Pont S. Michel. 1764.

GAZETTE DU COMMERCE.

ANNÉE 1764. Du Samedi 22 Septembre.

DU CAP FRANÇOIS, *le* 20 *Juillet* 1764.

PRIX *des marchandiſes de la Colonie.*

LE ſucre brut, 28 à 31 ℔ le *cent*; — le ſucre terré, 40 à 60 ℔; — le coton, 170 à 180 ℔.

L'indigo, 7 ℔ 5 ß à 8 ℔ la ℔; — le caffé, 15 à 15 ß 6 ₰; — piaſtres gourdes, 35 *pour cent.*

DE LISBONNE, *le* 21 *Août* 1764.

Il eſt entré dans le Port de Liſbonne depuis le premier juſqu'au 18 Août, les Navires ſuivans.

ANGLOIS.

Vingt Navires de cette Nation, dont 6 venus de Londres avec du bled & des marchandiſes; — 2 de Chiceſter avec du bled; — un de Cowe avec du bled; — 1 de Corck avec des viandes & du beurre; 1 de Banbury avec du beurre; — 1 de Cadix avec du bled; — 2 de l'Iſle St. Michel avec du bled & de l'eau-de-vie; — 2 de Maryland avec de la farine, du bled, du biſcuit, du mays & des douelles; — 1 de Philadelphie avec des douelles; — 1 de la Caroline avec du ris; — 1 de la Virginie avec du mays & des douelles; 1 de la nouvelle Angleterre avec du bois & des douelles; — il y eſt auſſi entré 1 Vaiſſeau de guerre de la même Nation.

DANOIS.

De 3 Danois, 2 ſont venus en leſt, le troiſiéme venant de Libau, étoit chargé de chanvre.

FRANÇOIS.

Sept Vaiſſeaux François ont apporté des marchandiſes & des grains à Liſbonne: 1 de Rouen, 1 de Nantes, 1 de Marſeille & en dernier lieu de Cadix, avoient leur chargement en marchandiſes; — 2 de Bordeaux ſont venus avec du bled, 1 du Havre avec du bled & de l'Orge; & le ſeptiéme venu de Cadix, avoit auſſi du bled.

HOLLANDOIS.

Parmi les Navires Hollandois entrés ici, 3 ſont venus d'Amſterdam; ſçavoir, 2 avec du bled & un avec des chevaux pour le Roi de Portugal; 2 ſont venus de Nantes, l'un avec du bled, & l'autre avec différens effets; 1 de Cadix avec du bled & de la farine; le ſeptiéme étoit un Vaiſſeau de guerre.

SUÉDOIS.

Il n'eſt entré qu'un Vaiſſeau Suédois, venant de Stockholm avec du bois.

PORTUGAIS.

Pendant les 18 premiers jours d'Août, il n'eſt arrivé que 3 Vaiſſeaux Portugais; 1 du Para & en dernier lieu du Cap-verd après 40 jours de navigation, avec de l'ivoire & de l'orſeille, pour la Compagnie du grand-Para; 1 de la Baye de tous les Saints, en 74 jours, avec du ſucre & du tabac; le troiſiéme de Fernambouc, en 71 jours avec des bois pour le Roi.

Le 18 Août, il y avoit dans le Port de Liſbonne, 66 Vaiſſeaux étrangers; ſçavoir, 30 Anglois, 6 Danois, un Eſpagnol, 6 François, 18 Hollandois, 5 Suédois.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

On a appris ici ſur la fin du mois de Juin de cette année, par des lettres de la Tercere, qu'il étoit ſorti de l'Iſle du Pico, plus de 11 milles pipes d'eau-de-vie, ſans compter la cargaiſon de 2 Navires qui ſe chargeoient lors du départ deſdites lettres. Cette eau-de-vie va preſque toute au brezil. Son prix courant dans l'Iſle eſt ordinairement de 48000 *reis* la pipe, ce qui fait 300 ℔ argent de France, mais elle ne s'eſt vendue cette année qu'environ 35000 *reis*.

PRIX *des grains à Liſbonne le* 21 *Août.*

Le bled de Bordeaux, ainſi que celui d'Angleterre, 360 *reis l'alquiere*, pris à bord ou dans les magaſins que l'on appelle *Tercenas*. Il s'en eſt vendu ſur la place à l'enchere & de très-bon, 292 *reis*.

Il n'y a point ici pour le préſent de bled de Sicile, qui eſt très eſtimé. En général le bled de la Province d'Alentejo eſt le plus peſant, pour faire de bon pain, il faut le mêler avec celui du Nord.

COURS *des changes le* 21 *Août.*

Amſterdam à uſance de 2 mois, 48 gr.— Londres à 30 jours de vue, 66 $\frac{2}{8}$; — Gênes à uſance de 3 mois, 720; — Madrid à 15 jours de vue, 2360; — Paris à 60 jours de date, 460.

DE ROCHEFORT *le* 1er. *Septembre* 1764.

M. de TRAVERSAIS, Lieutenant de Vaiſſeau, commandant la Frégate la DILIGENTE, a reçu ordre d'armer & de partir au plus vite pour aller joindre les frégates la DANAÉ & la TERPSICORE, qui croiſent ſur la barre de Salé, ainſi qu'une eſcadre de trois Vaiſſeaux; il y reſtera juſqu'au 15 Décembre, parce qu'après ce temps là, les Saletins ne croiſent plus.

DU HAVRE, *le* 16 *Septembre* 1764.

ARRIVÉE DE NAVIRES.

Il eſt entré dans ce Port du 7, juſques & compris le 15 Septembre, le Navire Anglois, la *Charderonette*, Capitaine *Willam Geroland*, venant de Newcaſtle, & le Brigantin Anglois la *Diligence*, Capitaine *Ralphe Nandyke*, venant de Cheſter, chargés de 110 chaldres de charbon de terre, & de 1, 385 piéces de plomb; — le Brigantin Anglois la *Diligence*, Capitaine *Thomas Morron*, venant de Corck, chargé de bœuf; — le Navire le *Tartare*, Capitaine *Mourand*, venant de la Guadaloupe, chargé de 78 barriques de ſucre brut; — de 115 barriques, 1 tierçon de ſucre terré; — de 3 boucauds, 29 barriques, 24 tierçons, 67 quarts de caffé; — de 79 balles de coton; — de 2 quarts de cacao; le Brigantin la *Marie*, Capitaine *Grandin*, venant du banc de Terre-Neuve, chargé de 11 mille de morues, *petit compte*; — le Senau les *deux Amis*, Capitaine *Deſhayes*, & le Navire *l'aimable Marthe*, Capitaine *Bardel*, venant tous deux du Cap François, dont on n'a point encore les chargemens; — la Galiote Ste. *Honnorine*, Capitaine *Gomont fils*, venant de Liſbonne.

☞ Le 10 de ce mois, le Bateau la *Marie Mathurine*, Capitaine *Gros*, du Bourg de . . . . . en Bretagne, allant de Rouen à Cherbourg, chargé de fer, moulage & marmite de fer, a coulé bas ſur notre rade à une demi-lieue du Port, tout l'équipage s'eſt ſauvé.

☞ On apprend que le Navire l'*Uliſſe*, Capitaine *Drain*, venant de Nantes, chargé de fer, de coton & autres marchandiſes pour notre Port, s'eſt perdu le 14 du courant à ſix heures du ſoir à l'entrée du Port de Feſcamp. l'équipage s'eſt ſauvé, on préſume que l'on pourra ſauver auſſi les marchandiſes.

☞ Le Capitaine *Gomont fils*, entré hier ici, rapporte qu'il eſt parti de Liſbonne le 6 Juillet dernier, & que le 14 au ſoir, étant dans l'oueſt des Berlingues à la diſtance de 36 lieues, un Navire Salerin de 12 à 14 canons, lui a donné la chaſſe de très-près, & l'a continuée toute la nuit, le 15 de grand matin ce Corſaire ſans arborer de pavillon, lui a tiré 2 coups de canon, en l'approchant toujours de plus en plus, ce Capitaine ne voyant d'autres reſſources que de forcer de voiles, pour retarder au moins ſa priſe qu'il voyoit certaine; par un bonheur inattendu il a eu connoiſſance de 2 Vaiſſeaux de guerre ſur leſquels il a fait route pour ſe mettre ſous leur protection. Le Corſaire auſſitôt quitta la chaſſe & prit la fuite à toutes voiles. Ces 2 Vaiſſeaux de guerre au Commandant deſquels le Capitaine Gomont

parla pour l'informer de la rencontre qu'il venoit de faire, & de la route qu'avoit pris le Saletin, ſont le *Sceptre* de 74 canons, & l'*Union* de 64. Ils étoient partis de Liſbonne 3 ou 4 jours après lui pour ſe rendre à Breſt. Le Capitaine Gomont ajoute qu'il a parlé au Capitaine d'un Bâtiment Breton qui lui a dit que 3 jours avant, le même Corſaire avoit pris un de ſes Confreres, qui étoit chargé de bled deſtiné pour Marſeille. Il aſſure que ce Corſaire Saletin eſt un très-fin voilier.

Il eſt entré le 16 Septembre en Seine, un Brigantin que l'on croit être l'*Appollon*, Capitaine *Marais*, parti de Liſbonne avec ledit Capitaine Gomont.

NAVIRES *en armement.*

Le Navire le STANISLAS, de 300 tonneaux, armé de 10 canons & autres menues armes, 36 hommes d'équipage, Capitaine FRANÇOIS GERMAIN, eſt en charge dans ce Port pour aller en droiture au Cap François, Iſle & côte de St. Domingue, & partira à la fin du mois d'Octobre prochain. Ceux qui voudront y paſſer ou faire charger des marchandiſes à fret, s'adreſſeront au Havre à MM. VEUVE FOACHE & fils.

MÉMOIRE *ſur les différentes meſures qui ſont en uſage dans le Commerce.*

L'objet de ce Mémoire eſt de préſenter un tableau fidele de toutes les meſures dont les Commerçans ſe ſervent dans les quatre parties du monde, & d'en montrer le rappport, particuliérement avec celles du Portugal & de la France.

On a très-ſouvent beſoin de ſçavoir la valeur d'une meſure, & ſon analogie avec une autre. Envain cherche-t-on à s'en inſtruire dans des livres qui ſemblent deſtinés à cette fin : où ce qu'on veut ſçavoir ne s'y trouve pas, ou, s'il y eſt, c'eſt ſans exactitude, on y a que des à peu près nullement ſatisfaiſans, & ſouvent même on y rencontre des contradictions. Cependant il importe au Négociant de connoître avec préciſion tous ces différens rapports. C'eſt dans la vue de lui procurer cette connoiſſance, & de remédier aux fautes que nous avons remarquées, que nous entreprenons de placer ici un recueil de toutes les meſures dont on ſe ſert dans les Villes & les Ports de Mer où il ſe fait un grand commerce de marchandiſes ou de denrées; nous nous efforcerons de le rendre complet & exact.

Nous commencerons par l'Europe, comme étant la partie du monde que nous avons le plus d'intérêt de connoître, & nous parcourrons enſuite l'ASIE, l'AFRIQUE & l'AMÉRIQUE,

Il ſeroit à ſouhaiter qu'il n'y eût par toute la terre qu'un poids & qu'une meſure, ou au moins que cela fût ainſi dans chaque Nation : mais bien loin que cela ſoit, nous voyons chez le même peuple différentes meſures; & l'embarras d'en faire la comparaiſon, ſe renouvelle tous les jours. Le détail en eſt conſidérable, nous l'expoſerons le plus ſuccintement qu'il ſera poſſible : nous commencerons aujourd'hui par l'article ſuivant, & nous continuerons ſucceſſivement.

BRANDEBOURG.

La meſure d'étendue dans cet Electorat s'appelle ELL; il en faut 100 pour faire 98 COVADOS de Portugal, & 173 ½ COVADOS, ſont en égalité avec 100 aunes de Paris.

Le vin s'y vend à la QUARTE, qui eſt égale à ½ CANADE de Portugal. On verra à l'article de ce Royaume le juſte poids d'une CANADE.

La Bierre ne s'y débite pas de même; elle s'y vend au FAT, qui contient 180 STORPS, & correſpond à 80 STORPS d'Anvers.

La meſure qui ſert à la vente du bled, eſt le SCHEFFEL, dont 60 font un LAST de Pruſſe; celui-ci eſt plus fort que celui d'Amſterdam, qui répond à 56 SCHEFFELS de Brandebourg. Il faut 4 SCHEFFELS Brandebourgeois pour 1 muid de Portugal, qui eſt compoſé de 60 ALQUEIRES. On ſçait que 100 de ces ALQUEIRES font 9 ſeptiers $\frac{4}{15}$ de Paris.

REQUISITOIRE DE M. DE LA CHALOTAIS.

S'il n'y a point de vrai cultivateur qui n'ait applaudi à la ſageſſe de l'Edit qui permet l'exportation & l'importation des grains, il n'y a auſſi perſonne qui en ait fait connoître l'avantage comme M. DE CARADENC DE LA CHALOTAIS,

Procureur Général au Parlement de Bretagne, par ſon requiſitoire du 20 Août dernier pour l'enregiſtrement dudit Edit. Ce Magiſtrat éclairéfait voir par l'évidence des principes qu'il établit, que l'exportatiou amenera néceſſairement l'uniformité conſtante du prix des grains, que cet équilibre les ſoutiendra au meilleur prix poſſible, & doit raſſurer les eſprits timides qui craignent la diſette. Mais il faut lire ce Requiſitoire en entier,& nous croirions manquer au public en le privant d'un ouvrage où tout eſt ſi bien vu & ſi bien calculé, un ſimple extrait ne pourroit donner qu'une idée imparfaite des vues profondes de l'Auteur; il faut l'entendre.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous annoncer le bienfait le plus ſignalé, dont Sa Majeſté pût gratifier ſes Peuples; la liberté du commerce des Grains.

Après en avoir permis la libre circulation dans l'intérieur du Royaume par ſa Déclaration du 25 Mai 1763, le Roi accorde par cet Edit, que j'apporte à la Cour, la liberté entière de la ſortie & de l'entrée. Il permet à tous ſes Sujets de faire commerce de toutes eſpèces de grains, légumes, farines, &c. ſoit avec les Regnicoles, ſoit avec les Etrangers.

C'eſt vous annoncer, MESSIEURS, l'augmentation & l'amélioration de l'Agriculture, qui ſera infailliblement la ſource du rétabliſſement & de la proſpérité du Royaume.

Enfin, graces à Sa Majeſté, & au Miniſtre qui régit ſes Finances, le Syſtême des Prohibitions paroît abandonné ſans retour; ſyſtême fatal qui défendoit aux Sujets d'un même Souverain de ſe prêter de mutuels ſecours, & qui interdiſoit entre la France & les autres Nations, cette communication dans les échanges du ſuperflu avec le néceſſaire, qui eſt ſi conforme à l'ordre de la divine Providence. Les permiſſions particulieres, cette reſſource inutile qui en ichiſſoit quelques particuliers aux dépens de la Nation, ne décourageront plus le cultivateur; Nous ne craindrons plus les diſettes, ni, ce qui étoit preſque auſſi redoutable, la trop grande abondance des récoltes: Nous ne craindrons plus ſurtout, les variations exceſſives du prix des grains, auſſi nuiſible que la cherté même; Enfin nous pouvons eſpérer un plan d'impoſitions, équitable, fondé ſur les vrais & uniques principes, la culture des terres & l'augmentation des richeſſes de l'Etat.

Je ne m'arrêterai point, MESSIEURS, à prouver des vérités trop connues préſentement, & portées au plus haut dégré de démonſtration par tant de ſolides ouvrages, qui ſont le fruit des lumieres de Citoyens zélés & éclairés.

Qui ne ſçait que la terre ſeule donne les richeſſes, parce qu'elle ſeule produit & reproduit annuellement de nouvelles valeur; que la vente des denrées eſt l'unique moyen de faire circuler l'argent qui n'eſt que la repréſentation de richeſſes plus réelles, les fruits de la terre; qu'un Etat riche en productions qu'il peut vendre, ſera néceſſairement riche en argent? Mais ſoit que ſes denrées manquent, ou qu'elles ne ſe vendent pas, il éprouve infailliblement le défaut de circulation des eſpèces, & tombe dans un engourdiſſement qui, par ſes effets, équivaut à la pauvreté. Il eſt donc certain que la plus utile de toutes les loix politiques, eſt celle qui donne la plus grande facilité à la vente des productions de la terre; les conſommations, l'impôt, le commerce même de la Nation, tout prend ſa ſource dans la vente des denrées; on ne peut donc trop étendre cette ſource, ni trop craindre de la reſſerrer; ſi elle tarriſſoit, les maux de l'Etat ſeroient irremédiables & ſans bornes.

Je me réduirai, MESSIEURS, à quelques légeres obſervations ſur la néceſſité de l'exportation de la principale denrée (du bled); elles pourroient paroître ſuperflues, puiſque Sa Majeſté en établit la vérité dans un Edit perpétuel & irrévocable; Edit conforme au vœu de la Nation qui l'a provoqué, à celui des Etats de la Province (*a*), à l'expérience, qui eſt la maîtreſſe des hommes, au ſentiment de Henri le Grand & de l'illuſtre Sully, à l'avis de tous ceux qui ont examiné cette queſtion ſans prévention & ſans in-

(*a*) *Délibérations des* 1er. *Février* 1759, 15 *Septembre* 1760 & 7 *Septembre* 1761.

térêt ; examen dont perſonne juſqu'ici n'a oſé contredire à la face du public ni les raiſons, ni les faits ni les calculs. Mais il s'agit de raſſurer les timides, d'éclairer ceux qui ne ſont pas encore aſſez inſtruits, de donner de la confiance aux peuples. On ne doit donc pas craindre d'établir des maximes qui aſſurent le bien de l'Etat.

Eſt-il beſoin de longs raiſonnemens pour prouver que défendre la vente des bleds, c'eſt en défendre la culture ; que cette prohibition a fait de la profeſſion du Laboureur, quoique la plus néceſſaire, la plus malheureuſe des profeſſions de l'Etat ; que la liberté du commerce des grains au-dedans & au-dehors du Royaume eſt le ſeul & unique moyen de mettre le Laboureur & le Propriétaire en état de ſubvenir aux charges publiques & particulieres.

Ne craignons point d'entrer dans des détails : l'expérience eſt la baſe de tout ce qui eſt phyſique ; le calcul en eſt la meſure. On ne parvient à des maximes générales que par la connoiſſance des faits particuliers.

Les dépenſes néceſſaires d'une culture quelconque, ſont la ſemence, les labours, les engrais, les frais pour moiſſonner, pour ſerrer & pour conſerver les récoltes. Il faut que le cultivateur retire l'intérêt de ſes premieres avances, de quoi ſubſiſter & faire ſubſiſter ſa famille, payer le Décimateur, les Impoſitions & le Propriétaire, dont la dépenſe aſſure la retribution aux autres claſſes de l'Etat, qui n'étant compoſées ni de Propriétaires ni de cultivateurs, vivent aux dépens de ceux qui le ſont.

La terre ne rapporte pas tous les ans le grain le plus précieux. Il faut des années de repos ; il faut compenſer les bonnes & les mauvaiſes années, & mettre en ligne de compte les accidens imprévus, parce qu'ils ſont immanquables.

Or, en calculant ces dépenſes au moindre taux poſſible, il eſt certain que le ſeptier de froment vaut à peine au Laboureur ce qu'il a coûté. D'habiles Agriculteurs ont fait ce calcul, & on invite tous les Propriétaires à le faire eux mêmes : c'eſt une opération du reſſort de tous les hommes & qui intéreſſe toutes les profeſſions. Le produit net de la culture des terres eſt l'unique ſource de la proſpérité d'un Etat agricole : connoître exactement ce que peut rapporter un arpent de terre bien cultivé en différentes eſpèces de denrées, ſuivant les différens terreins, eſt le problême fondamental de l'Agriculture, du Commerce & de la Finance.

Si le Laboureur ne retire pas ſes frais & de quoi ſatisfaire à toutes les charges, les terres reſteront incultes, comme il y en a plus de la moitié dans cette Province ; le Propriétaire languiſſant ſera forcé d'eſſuyer des pertes & des banqueroutes : le Laboureur ruiné, mal vêtu, mal nourri, vendra ſes petites poſſeſſions ; il embraſſera, avec une famille indigente, le parti trop commun & qui fait honte à la Nation, celui de mendiant. L'Etat même ſera en ſouffrance : les Impoſitions ne ſeront perçues qu'avec des peines extrêmes & avec la plus grande rigueur ; & il faut convenir que c'eſt là l'état du Royaume depuis plus d'un ſiécle. Dans toutes les Provinces la terre porte en une infinité d'endroits l'impreſſion & les veſtiges d'une culture abandonnée ; des maiſons découvertes annoncent la déſertion & la dépopulation : les Villes & la Capitale même ſont peuplées de Pauvres, tandis que ceux qui ont cauſé la ruine de tant de familles, & qui ſe ſont enrichis de leurs dépouilles, font parade d'un luxe qui inſulte à la miſere publique.

Il eſt encore un autre principe qui prouve manifeſtement le trop bas prix des bleds & l'état malheureux du cultivateur.

Le prix du bled doit être proportionné à la valeur de toutes les Marchandiſes & de tous les ouvrages, qui, abſtraction faite de la matiere, doivent couter plus ou moins, ſuivant le plus ou le moins de journées de l'Ouvrier.

Il n'eſt pas douteux que depuis environ un ſiécle les ouvrages & les marchandiſes ont hauſſé conſidérablement de prix. Il n'y a perſonne qui depuis cinquante ans ne l'ait éprouvé.

Le prix du bled, qui eſt la meſure de tout, auroit donc dû hauſſer à proportion ; cependant, non-ſeulement il n'a pas augmenté, mais c'eſt un fait certain qu'il a diminué conſidérablement ; & qu'il falloit il y a un ſiécle, un poids d'ar-

gent plus fort pour payer le ſeptier qu'il n'en faut préſentement.

En 1649, le Subſtitut de M. le Procureur Général au Châtelet, diſoit à la Police dans ſon Requiſitoire du 6 Mars, comme une vérité connue, que le froment étoit à 15 # le ſeptier, *prix médiocre*, (ce ſont ſes termes.) Or, ce même ſeptier a été cette année 1764, dans Paris, à 14 # & 14 # 10 ß. Il a moins valu dans les cantons voiſins, & néceſſairement dans les campagnes.

On voit par les apréciations faites à Paris, qu'il valut 18 # 18 ß en 1649, 26 # 10 ß 5 ₰ en 1650, 25 # 13 ß en 1651, & 24 # 18 ß en 1652.

donc le prix du bled a beaucoup diminué depuis 1649, il y a 115 ans; & on ne peut nier que les autres ouvrages & marchandiſes, les gages, &c. n'ayent conſidérablement augmenté.

Que penſer, MESSIEURS, d'une ſi grande différence, quand on fait attention que le marc d'argent étoit en 1649, à 28 # 13 ß 8 ₰, c'eſt-à-dire à preſque moitié moins qu'il n'eſt aujourd'hui (depuis 1726) à 54 # 6 ß?

L'évaluation du ſeptier de bled, monnoye actuelle, fut pendant ces cinq années, prix commun, à 42 # 2 ß. Ces prix ſont calculés dans l'eſſai des monnoies & dans le livre de la police des grains. Doit-on être étonné, après ces exemples, que Sa Majeſté ait fixé le terme de l'exportation à 30 # le ſeptier, peſant 240 ℔?

C'eſt donc une vérité démontrée, que le bled eſt à un prix trop bas, proportionnellement aux avances, aux frais & aux dépenſes du cultivateur; proportionnellement aux autres ouvrages & marchandiſes; & par conſéquent aux charges publiques & particulieres, dont le fardeau s'eſt néceſſairement appéſanti.

Mais pour que le cultivateur retire ſes frais & ſes dépenſes, qu'il puiſſe ſubvenir à toutes les charges, il ne ſuffit pas même que le bled ait une certaine valeur, il faut que cette valeur ſoit conſtante, le moins ſujette qu'il ſoit poſſible aux variations: s'il n'a pas la ſureté de vendre & de vendre tous les ans à un prix avantageux, cette incertitude lui ôte toute ſécurité; il perd le courage de cultiver.

Or, cela étoit impoſſible dans le ſyſtême des prohibitions, dans le ſyſtême des permiſſions paſſageres ou particulieres, ſouvent accordées au crédit, à l'importunité, preſque jamais exemptes de ſoupçons.

Un Etat dont l'Agriculture eſt ſoumiſe aux Loix prohibitives, ne peut jamais cultiver que pour ſes beſoins; il ne peut point faire de compenſations entre les bonnes & les mauvaiſes années; car un pareil Etat eſt pauvre quand il a trop de grains: & il eſt pauvre quand il en manque: la ſurabondance produit l'engorgement & le défaut produit la diſette; l'une amene le vil prix & l'autre une cherté exceſſive.

Ces variations, l'alternative de la liberté & des prohibitions, laiſſoient le Laboureur dans la crainte, & ne pouvoient manquer de le jetter dans le découragement, parce qu'il étoit obligé de vendre à quelque prix qne ce fût, pour ſatisfaire aux avances annuelles: il n'y a que l'ouverture permanente des Ports, & la libre exportation des grains, qui puſſent remédier à ces inconvéniens. Dans les tems de ſurabondance, la liberté ſoutiendra la culture, parce que la certitude de vendre dans l'intérieur ou chez l'Etranger, conſolera le Propriétaire & le Fermier de voir leurs richeſſes oiſives dans leurs magaſins. Cette confiance les raſſurera dans les années de ſtérilité contre les terreurs de la diſette, qui cauſent ſouvent la diſette même. Le déſavantage des achats dans les mauvaiſes années, ſera réparé dans les bonnes par des ventes avantageuſes. Le Pauvre ſe trouvera ſoulagé par les conſommations abondantes du riche & par la circulation. Il ne peut vivre, ſi le riche ne lui fournit pas des moyens de ſubſiſtance; & celui ci ne peut lui en fournir s'il ne retire pas de la terre de quoi payer les rétributions & les ſalaires, qui ſont le prix du travail.

Mais ce qui doit raſſurer entiérement contre la diſette, c'eſt l'uniformité conſtante du prix des grains, que l'exportation amenera néceſſairement. Le but principal d'une exportation libre n'eſt pas tant de vendre, que de ſoutenir la denrée au meilleur prix poſſible, de recouvrer cet équilibre qui s'entretient de lui-

même dans le commerce de toutes les autres denrées.

Le prix commun des bleds dans l'Europe varie peu. On ſçait qu'il n'eſt jamais au-deſſous de 18 ℔ le ſeptier, (c'eſt 24 ℔ la charge de Rennes) & qu'il ne monte gueres au-deſſus de 22 ℔, dont le prix moyen eſt 20 ℔.

Depuis un ſiécle la France ne participoit plus au prix du marché commun de l'Europe qui eſt le plus haut prix poſſible ; & c'eſt un fait notoire que la valeur des grains en France a preſque toujours été depuis les prohibitions, inférieure au prix du marché général. Par quelle fatalité nous obſtinerions-nous en tenant nos denrées au-deſſous du prix courant entre les nations, à perdre continuellement dans tous nos achats & dans toutes nos ventes chez l'Etranger. Nous en avons fait en 1748, 1749 & 1750, la triſte expérience. Depuis les malheureuſes défenſes d'exporter, nos voiſins avoient encouragé & payé la ſortie des grains. Ils ont cultivé avec émulation ; leurs campagnes ont été couvertes de moiſſons ; & dans ces annés de diſette, nous, qui, auparavant leur vendions des bleds, nous avons été forcés de leur payer le tribut de l'encouragement qu'ils donnent à leurs concitoyens. Dans ces trois années les Anglois ont reçu de la France dix millions 465 mille livres.

Il s'enſuivoit de cette mauvaiſe adminiſtration, premiérement que la France n'oſoit cultiver au-delà de ſes beſoins, & que ne pouvant jamais s'élever au-delà du ſimple néceſſaire, elle devoit infailliblement reſter ſouvent au deſſous ; & conſéquemment demeurer expoſée à tous les accidens des mauvaiſes années & des diſettes.

Secondement, qu'elle ne pouvoit jamais faire de ſes bleds un objet de commerce.

Troiſiémement, qu'elle perdoit ordinairement, quoiqu'elle pût ſouvent gagner.

Enfin, que ſon agriculture devoit toujours aller en dépériſſant, tandis que celle de ſes voiſins devenoit de jour en jour plus floriſſante,

La ſuite l'ordinaire prochain.

DE PARIS, *le* 17 *Septembre* 1764.

ARRIVÉE *de marchandiſes au Port St. Paul.*

Il eſt entré par ce Port depuis le 23 Août juſqu'au 16 Septembre, 784, 647 ℔ de fer en paſſe de bout pour différens Marchands de Province.

FERS *pour Paris.*

Pour le *ſieur Salmon*, 58, 000 ℔ ; — pour le *ſieur Perrier*, 103, 525 ℔ ; — pour le *ſieur Desjardins*, 1, 400 ℔ ; — pour le *ſieur Gilbert*, 9, 360 ℔ ; — pour le *ſieur Harrouard*, 16, 640 ℔ ; — pour le *ſieur Bertin*, 8 milliers de clouds ; — pour le *ſieur Lecors*, 2, 375 ℔ auſſi de clouds.

Il eſt auſſi arrivé par le Coche de Briare, 3 caiſſes d'anchois pour le *ſieur Joanin* ; 1 tonneau d'Anchois pour le *ſieur Leſeur*, 5 caiſſes de petite mercerie pour le *ſieur Evrart* ; — 2 caiſſes d'eau-de fleur-d'orange pour le *ſieur Ducheſne* ; — une balle de grenaille, une caiſſe d'écorces de citrons & 2 balles de criſtal de Tartre, pour le *ſieur Duval* ; — 4 balles de coton filé pour le *ſieur Goujon* ; — 19 balles de bouchons de liége, pour le *ſieur Lecourt.*

AVIS.

A la POMME ROUGE, rue grande Truanderie, quartier des Halles, on trouvera en petits barrils des harengs peck d'une deuxiéme pêche faite récemment ; ils ſont d'un gout parfait.

FOURAGES.

Les foins vieux ont été vendus à la barriere S. Michel, le 17, le 18 & le 19 Septembre, 37 & 38 ℔ ; — & les foins nouveaux ont été vendus les mêmes jours, 26 & 27 ℔ le *cent.*

La paille a été vendue au Fauxbourg S. Martin le Lundi, Mardi & Mercredi, 13 & 14 ℔ le *cent* ; & le foin 26, 27 & 28 ℔ le *cent.*

Etiage de la riviere de Seine.

La Riviere étoit le Lundi 17 Septembre à 5 pouces ; — & les 18, 19 & 20 dudit mois, à 7 pouces au-deſſus des plus baſſes eaux.

NOTA. Il y a eu du bled vendu ſur le Port au bled, pour enſemencer, 17 ℔ 10 ß & 18 ℔ 10 ß le *ſeptier.*

COURS DES CHANGES ET EFFETS PUBLICS A PARIS.

Septembre 1764.	*Du Lundi 17.*	*Mardi 18.*	*Mercredi 19.*	*Jeudi 20.*
Actions des Indes.	1047 ½	1042 ½	1050	1047 ½
Emprunts de la Comp.	482	482	482	
Promesses de la Comp.	5 ½	5 ½	6. 2000.	5 ½
Actions des Fermes.	1037 ½	1037 ½	1037 ½	1037 ½
3e Loterie Royale.		806	806	806
Lots de la 3e Loterie.	5e. t. 4. 8e. 9e. t. 7 ¾			5e. t. 5. 8e. t. 7 ¾
Duplicata de la 3e.				
Amortissement.				
2 ß p ℔ du Dixiéme.	1 ½	1 ¼	1 ½	1 ½
Annuités.	492	492	492	492
Coupons d'annuités.	97 ½	97	97	97 ½
Emprunt de 50 millions	7 ¼	7 ½	7 ½	7 ¼
Colonies, 1759.			8	
Récépissé des Monnoies				
Époques.	7e. 8. 9e. à 12e 12 ½.	5e. 7. 7e. 8½. 12e. 13.	9e. à 12e. 13.	4e. 5. 9e. 10e. 13.
Canada.		26	26	26
CONTRATS.				
Sur la Ville.				
A 4 p °/°.				
3 p °/° sur les Cuirs.	54 ½		54 ½	
3 p °/° sur les Postes.				
Bretagne.				
Languedoc.				
Bourgogne.				
Sur le Clergé.				
Tailles. Glité de Paris.				
Tailles. de Province.				
CHANGES.				
Amsterdam.	56 ⅜	56 ⅜	56 ⅜	56 ⅜
Londres.	31 1/16	31 1/16	31	31
Hambourg.	177 ¾	177 ¾	178	178 ¼
Madrid.	15	15	15 1	15 1
Cadix.	14 17 6	14 17 6	14 18	14 18
Livourne.	93 ¾	93 ¾	93 ¾	93 ¾
Lyon, *Août*	au pair	au pair.	au pair.	au pair.

AVIS.

Cette Gazette paroît deux fois par semaine, le Mardi & le Samedi; on y insere gratis *tous les Avis relatifs au Commerce. L'abonnement est de* 24 ℔ *par année. Il faut s'adresser pour le tout au Sieur* DUFRESNE, *Directeur général, au Bureau rue Monmartre. On prie d'affranchir le prix des abonnemens & des ports de lettres.*

Les personnes qui ne voudront point s'abonner, pourront les envoyer chercher au Bureau, à raison de 5 *sols la feuille, contenant huit pages.*

A PARIS, de l'Imprimerie de KNAPEN, au bas du Pont S. Michel. 1764.

GAZETTE DU COMMERCE.

ANNÉE 1764. Du Mardi 18 Septembre.

DE St. DOMINGUE *le 4 Juillet* 1764.

PRIX *des marchandiſes des Colonies.*

A LEOGANE, le ſucre blanc, *premiere qualité*, valoit ledit jour, 54 à 56 ℔ le *cent*; — le commun, 39 à 47 ℔; — l'indigo bleu y manque; — l'indigo cuivré, 6 ℔ 10 ß à 7 ℔ la ℔; — le caffé nouveau, 15 ß; — le vieux, 13 à 14 ß la ℔; — le coton 170 ℔ à 175 ℔ le *cent*.

☞ Au PORT AU PRINCE, le ſucre blanc, *premiere qualité*, 55 à 56 ℔ le *cent*; — le commun, 36 à 48 ℔; — le brut, 28 à 30 ℔; — le coton, 170; — l'indigo bleu, 7 ℔ 15 ß la ℔; — le cuivré, 7 ℔ 5 ß, il y eſt rare; — le caffé nouveau, 15 ß; le vieux, 12 à 13 ß.

☞ A St. MARC, le ſucre blanc, premiere *qualité*, 52 ℔; — le commun 45 ℔; — le brut 26 à 28 ℔; — le coton 170 ℔ le *cent*; l'indigo bleu, 7 ℔ 10 ß la ℔; — le cuivré, 6 ℔ 15 ß à 7 ℔; — le caffé nouveau, 14 ß; — le vieux, 12 ß.

☞ Au CAP, le ſucre blanc, 56 à 60 ℔; le commun, 45 à 50 ℔; — le brut, 25 à 28 ℔; — le coton, 170 à 180 ℔; — le bois de Campêche, 15 à 18 ℔; — les cuirs, 7 à 8 ℔ le *cent*; l'indigo bleu, 8 ℔ 10 ß à 9 ℔; — le cuivré, 7 à 7 ℔ 10 ß; le caffé nouveau, 15; — le vieux 11 à 13 ß; — piaſtres gourdes, 35 à 34 pour *cent*.

PRIX *des marchandiſes de France.*

☞ Au PORT AU PRINCE, le vin vieux, 250 ℔ la *barrique*; — le nouveau, 130 à 150 ℔; — farine de Moiſſac, 80 à 90 ℔ le *barril*; — le ſavon, 55 à 60 ℔ le *cent*.

☞ A St. MARC, le vin nouveau, 180 ℔; farine de Moiſſac, 100 ℔; — le ſavon, 75 ℔.

☞ Au CAP, le vin vieux, 260 à 280 ℔; le nouveau, 150 à 160 ℔; — farine de Moiſſac, 80 à 90 ℔.

PRIX DU FRET.

☞ Au PORT AU PRINCE, pour le ſucre, 12 ₰; — le caffé, 15 ₰; — l'indigo, 30 à 36 ₰; — le coton, 36 ₰ par ℔.

☞ A St. MARC, le ſucre blanc, 18 ₰; le caffé, 18 ₰; — l'indigo, 36 ₰; — le coton 42 ₰.

☞ Au CAP, le ſucre blanc, 12 ₰; — le brut 14 ₰; — l'indigo 30 ₰; — le caffé 14 à 16 ₰; — le coton, 36 ₰.

PASSAGE DU SUND.

Le 29 Août le Navire du Capitaine *Pieter Bauman*, de Tervere, allant de Memiel à Oſtende, chargé de poutres; celui du Capitaine *Jons Lindberg*, de Stockholm, allant de Stockholm à Oſtende chargé de planches; celui du Capitaine *Marten Groen*, de Roterdam, allant de Dantzic à Liſbonne, chargé de froment; celui du Capitaine *Jolle Sibles*, d'Amſterdam, allant de Peteſbourg à Marſeille, chargé de chanvre; — le 30 Août, le Navire du Capitaine *Lars Weſterberg*, de Stockholm, allant dudit lieu à Liſbonne, chargé de fer; — celui du Capitaine *Chriſtian Karken*, de Wolgaſt, allant de Stockholm à Oſtende, chargé de gaudron; celui du Capitaine *Tade Hendriks*, d'Amſterdam, allant de Wibourg à Bordeaux,

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

chargé de planches ; — le 31 dudit, le Navire du Capitaine *Evert Beyer*, de Koniſberg, venant de Marennes ; — celui du Capitaine *Siourd Thomas*, de Vriefland, venant de Seudres ; — celui du Capitaine *Marten Fockes* de Koniſberg, allant de Noirmoutier à Koniſberg, chargé de ſel ; celui du Capitaine *Georges Koſtner*, de Dantzic, allant de St. Martin à Dantzic ; le premier Septembre, le Navire du Capitaine *Jean Ernſt Steeg*, de Leeuwarden, allant de Roſtock à Rouen, chargé de laine.

LETTRE DE MARSEILLE *du 7 Septembre 1764, à l'Auteur de la Gazette.*

J'aurois deſiré repliquer plutôt à la lettre inſérée dans votre Gazette, N°. 44, en réponſe de la mienne que vous avez bien voulu rapporter dans celle N°. 41, en date du 8 Mai. J'ai dit dans cette lettre que pluſieurs obſtacles s'oppoſoient au bon marché de notre conſtruction & de notre navigation, & que les Etrangers avoient à cet égard un avantage décidé ſur nous. L'Auteur de la réponſe convient de ce que j'ai avancé, mais il ſoutient en homme inſtruit & bien au fait de la navigation, que la moindre mâture des Hollandois de laquelle je fais dépendre le moindre équipage, ne dérive que de la nature de la conſtruction de leurs Vaiſſeaux, *qu'ils ſont forcés, dit il, de fabriquer à varangues plates ; par rapport aux bancs & écueils dont leur côte eſt remplie.* Il auroit pu ajouter encore que la navigation des rivieres ſur leſquelles toutes leurs Villes marchandes ſont ſituées, & l'inconvénient auquel ils ſont expoſés d'y échouer ſouvent, exigent ce genre de conſtruction qui eſt particulier à cette Nation, & qui les oblige à mettre une petite mâture moins ſujette à être ébranlée dans les échouemens ; auſſi quand j'ai dit que les mâts des Hollandois étoient moins longs & moins materiels que les nôtres, & leurs vergues moins larges, j'ai toujours entendu que c'étoit toute proportion gardée du côté de la différence de conſtruction, c'eſt-à dire, que les Hollandois portoient leur mâture toujours au-deſſous de la hauteur qu'ils pourroient y donner, & cela par convenance, & par une œconomie qui leur eſt même commune avec les Anglois qui navigent comme eux, avec beaucoup moins de monde que nous, quoique leur conſtruction difére peu de la notre.

L'Auteur prétend enſuite que c'eſt moins le retranchement des Mouſſes & des Novices, qui, ſelon moi, ſurchargent notre navigation de bouches & de bras inutiles, qu'il faut propoſer pour œconomie, que plus de fidélité, d'habileté & de frugalité de la part de nos Capitaines ; mais a-t-il bien calculé la dépenſe qu'occaſionnent 7 hommes ſur 20, de plus dans un Vaiſſeau ; & n'eſt-ce pas là un objet d'œconomie bien eſſentiel ? Je conviens que la frugalité doit entrer auſſi dans la réforme que je propoſe, mais il s'en faut bien que je la regarde comme un point capital. Quant à la fidélité, je ſçais que parmi nos Capitaines modernes, il en eſt qui méritent ce reproche ; il ne s'en ſeroit peut-être jamais trouvé d'infideles ſi, comme je l'ai dit dans ma premiere lettre, il ne ſe fût introduit dans cet état des gens qui n'étoient point faits pour devenir maîtres d'un bâtiment marchand ; mais il ſeroit bien injuſte de s'étayer ſur des vices inconnus il y a 30 ans, pour attaquer la généralité des Navigateurs.

L'article du défaut de ſubordination n'eſt, ſuivant l'Auteur de la réponſe à ma lettre, qu'une déclamation familiere aux Capitaines à leur retour en France. *J'ai été*, dit-il, *dans le cours de ma vie, bien ſouvent à portée de juger des Procès élevés entre les équipages & leurs Capitaines, & j'avoue que j'en ai peu vu où les Matelots ne fuſſent fondés à ſe plaindre, ou de l'injuſte retenue de leurs ſalaires, ou de la mauvaiſe qualité de leurs vivres, ou de quelques violations à leurs traités, ou enfin de quelques actes de brutalité : C'EST DANS NOS COLONIES SURTOUT QUE CES EVÉNEMENS SONT PLUS FRÉQUENS.* — Qu'il me permette de lui répondre que c'eſt préciſément dans nos Colonies que ces événemens non-ſeulement n'arrivent point, mais ne peuvent même que très-difficilement arriver. En effet, quand nous armons nos Vaiſſeaux pour les Colonies, nos Capitaines payent trois mois d'avance à leurs équipages : ils ne ſont pas plutôt arrivés à leur deſ-

tination (ce qu'ils font tout au plus dans 2 mois) que tout l'équipage abandonne le bord (*a*) pour s'embarquer ſur les Vaiſſeaux en retour avec leſquels ils conviennent de leur ſalaire à tant pour le retour, à compter du jour du départ, comment donc les Matelots peuvent-ils y élever des conteſtations ſur le *refus du ſalaire*, ſur la *mauvaiſe nourriture*, ſur la *violation de leurs traités*, &c. puiſque les uns & les autres n'ont rien à démeler enſemble. Pareils débats arrivent, il eſt vrai, quelquefois dans le Levant, mais les Matelots ſont-ils fondés à les faire naître ? C'eſt ici que je puis aſſurer avec certitude, que pendant 16 ans que j'ai réſidé dans pluſieurs échelles, je n'ai pas vu de conteſtations où ils n'euſſent tort. On leur retenoit leur ſalaire, cela eſt vrai, mais les Capitaines y étoient autoriſés par les ordonnances & les arrangemens des claſſes qui leur preſcrivent d'en réſerver toujours une partie pour payer les arrêtemens qui ſont faits aux Bureaux des claſſes par ceux qui nourriſſent la famille de ces Matelots pendant leur abſence, arrangement d'autant plus ſage & plus néceſſaire, qu'il opere deux biens, celui d'empêcher que les Matelots ne ſe livrent à la débauche dans les Pays étrangers, & celui d'aſſurer du pain à leurs femmes & à leurs enfans.

C'eſt ſur-tout parmi les bâtimens en caravanes (*b*) que naiſſent ordinairement ces altercations. La forme dans laquelle ils naviguent y donne lieu ; mais, je le repete encore, ce ne ſont point quelques exemples particuliers & perſonnels à des Matelots devenus Capitaines, qui doivent influer ſur le Jugement qu'on doit porter ſur la généralité.

La derniere réflexion que l'Auteur de la réponſe m'oppoſe, eſt, que c'eſt le luxe & le gout du plaiſir qui portent les enfans des Négocians à s'éloigner d'une profeſſion qu'il ſeroit à deſirer qu'ils embraſſaſſent ; mais peut-on imaginer que ce ſeroit à l'âge de 20 ans, c'eſt-à-dire, à l'âge du luxe & du plaiſir, que je me déciderois à engager mon fils à prendre le parti de naviguer : ne ſçavons-nous pas (& plût à Dieu qu'on le ſçût comme nous !) que la navigation eſt un métier qui exige un apprentiſſage qu'on doit commencer dès l'âge le plus tendre ; qui eſt-ce qui ignore que d'un fils de famille qui n'aura jamais connu que le bureau de ſon pere, & d'un Gentilhomme qui n'aura connu que ſa Terre, il n'en ſortira jamais un bon Capitaine ni un bon Commandant ? Le courage & l'intrépidité ne leur manqueront pas ; mais ſans la ſcience & la pratique de la navigation, l'un & l'autre leur ſeront inutiles. Ce n'eſt donc pas le gout du plaiſir qui retient nos enfans, c'eſt l'aviliſſement actuel de cet état qui nous force à les deſtiner à autre choſe.

L'Auteur de la réponſe à ma lettre, trouve que j'ai tort de relever que nos Officiers Marchands ſoient réduits ſur les

(a) *Cette déſertion eſt tolérée, parce qu'elle diminue les dépenſes de ſéjour, qui ſont fortes.*

(b) *Nous avons deux genres de Navigation dans le Levant, l'une, & c'eſt la mieux compoſée, eſt celle des Vaiſſeaux qui font les voyages réglés de Marſeille aux Echelles, & des Echelles à Marſeille. L'autre eſt celle des Caravaneurs ; ce ſont des Bâtimens qui s'expédient de tous les Ports de Provence & du Languedoc pour le Levant où ils s'y noliſent aux Turcs, Juifs, Grecs & Arméniens, pour aller d'une Echelle à l'autre, y porter les effets & les paſſagers dont on les charge. Ces Batimens ſont expédiés pour deux ans, & l'armement ſe fait en forme de ſociété, c'eſt-à-dire, que le Capitaine convient avec l'équipage, de la portion qu'un chacun aura aux profits, toutes dépenſes prélevées. On ſent aſſez qu'une pareille aſſociation qui met en quelque façon le Matelot au niveau du Capitaine qui eſt le plus ſouvent du même aloi, ne peut manquer d'occaſionner ſouvent beaucoup de débats.*

Ce commerce formoit autrefois une branche des plus eſſentielles, il s'expédioit de nos Ports juſqu'à 300 bâtimens dans ce gout, qui au bout de 18 mois ſe retiroient tous avec une cargaiſon d'huile, de bled ou de ris, provenant du profit de la caravane. Mais depuis que les Maltois ont ceſſé de moleſter la navigation des Turcs, & que les Raguſois, les Napolitains, les Toſcans & les Mahonnois ſont entrés avec nous en concurrence, ce cabotage s'eſt réduit preſque à rien.